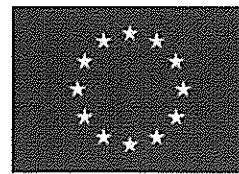


REGIONE MOLISE
IV DIPARTIMENTO
"Governo del Territorio"
Servizio Mobilità



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2022-2031

RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE
ai sensi dell'art. 13, commi 1 e 2 del D.Lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale"

Il Tecnico Redattore

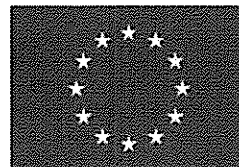
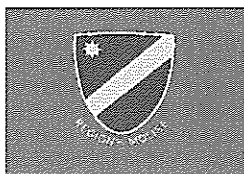
Ing. Marco D'Elia

*(Ingegnere Ambientale, funzionario della Regione Molise
Iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Campobasso al n. 1099 sez. A)*

Il Dirigente

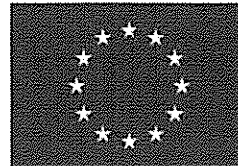
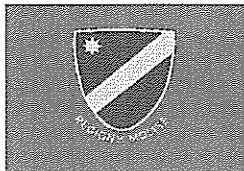
Dott.ssa Dina Verrecchia

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai
sensi dell'art. 24 del d.lgs. 07/03/2005, n. 82



INDICE

1 INTRODUZIONE	3
2 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	4
2.1 Normativa di riferimento per la valutazione ambientale strategica	4
2.2 Normativa di riferimento relativa al piano regionale dei trasporti (PRT)	6
3 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI: ASPETTI PRINCIPALI	7
4 ANALISI DI CONTESTO	9
5 PIANIFICAZIONE DI SETTORE CORRELATA AL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	13
6 DESCRIZIONE DEL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE E SOGGETTI DA COINVOLGERE	15
6.1 Consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale.	15
6.2 Redazione rapporto ambientale	15
6.3 Consultazione del pubblico	15
7 PROPOSTA PER L'INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE	16
7.1 Contenuti, obiettivi principali e rapporto con altri piani	16
7.2 Aspetti pertinenti dello stato dell'ambiente	16
7.3 Caratteristiche ambientali delle aree significativamente interessate	16
7.4 Evidenziazione dei problemi ambientali pertinenti al piano .	16
7.5 Obiettivi di protezione ambientale	16
7.6 Costruzione degli indicatori.	17
7.7 Possibili impatti significativi sull'ambiente	17
7.8 Misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi significativi sull'ambiente	17
7.9 Valutazione comparativa delle alternative	17
7.10 .Monitoraggio	18
7.11 Indicazioni per i progetti derivanti dal piano che saranno sottoposti a VIA	18
7.12 Valutazione d'incidenza.	18
7.13 Sintesi in linguaggio non tecnico.	18
 BOZZA DI INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE	 19



1. INTRODUZIONE

La VAS, introdotta e definita dalla Direttiva 42/2001/CE e dal D.Lgs. 152/06, consiste in un articolato processo, che compenetra l'attività di formazione e approvazione del piano, nel quale l'autorità preposta alla valutazione ambientale strategica e gli altri soggetti che svolgono specifiche competenze in campo ambientale assicurano la propria collaborazione per elevare la qualità ambientale dello strumento in formazione.

Per la sua natura di strumento di arricchimento dei contenuti e considerazioni ambientali del piano, il processo di VAS ne accompagna l'intero percorso di formazione, supportando la pianificazione a partire dalle fasi di definizione degli obiettivi, fino alla valutazione finale degli effetti del Piano, nonché alla implementazione del monitoraggio durante la sua attuazione.

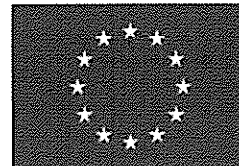
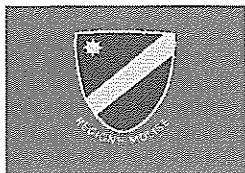
Nell'ambito della VAS, dunque, una parte fondamentale è costituita dall'individuazione preventiva degli effetti ambientali significativi, potenzialmente conseguenti all'attuazione delle scelte/azioni di piano, consentendo, di conseguenza, di selezionare, tra le possibili alternative, le soluzioni migliori e/o le eventuali misure mitigative/compensative, al fine di garantire la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del Piano stesso o dei piani sovraordinati.

All'interno della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) la fase di consultazione preliminare costituisce la fase di avvio della procedura necessaria per concordare le modalità di integrazione della dimensione ambientale nel Piano ed è la fase in cui vengono individuati gli ambiti di influenza del piano, ossia i contesti territoriali e programmatici in cui si inserisce.

Questa fase ha inoltre la finalità di definire preventivamente le informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, il loro livello di dettaglio, gli indicatori da utilizzare per l'analisi di contesto.

Il Rapporto Preliminare è lo strumento di supporto per lo svolgimento delle consultazioni dei soggetti con competenze ambientali in riferimento alla stesura del Rapporto Ambientale. A questi soggetti si chiede un contributo nell'individuazione dei dati ambientali utili a monitorare in modo efficace componenti e processi che sono o possono essere utilmente interessati dall'azione di piano, ferma restando l'esigenza di utilizzare dati già esistenti e disponibili, non essendo compito del Piano avviare nuove campagne di monitoraggio e raccolta dati.

In particolare la stesura del Rapporto Preliminare rappresenta un passo essenziale nel facilitare la valutazione ed il processo di consultazione; questi ultimi due aspetti infatti costituiscono un punto nodale dell'intero processo di VAS che serve appunto anche a potenziare le forme di partecipazione nella definizione delle politiche pubbliche. La normativa pone in luce quattro distinti elementi chiave che caratterizzano il processo di valutazione ambientale strategica: l'avvio contemporaneo della redazione del piano e della VAS, le fasi di consultazione e di informazione, l'elaborazione del rapporto ambientale, e la fase di decisione finale. Contestualmente all'avvio della redazione del piano deve, pertanto, essere intrapresa l'analisi degli effetti che si potrebbero generare sull'ambiente a seguito di ciascuna ipotesi di



intervento al fine di operare scelte compatibili con le strategie di sviluppo sostenibile previste dagli strumenti di programmazione ambientale. Allo scopo di effettuare scelte condivise e di integrare il rapporto ambientale con le considerazioni ambientali, l'analisi ambientale deve essere divulgata e discussa mediante una fase di informazione e di consultazione che coinvolga non solo i soggetti competenti in materia ambientale ma anche il pubblico. Successivamente il rapporto ambientale, quale parte integrante del piano, segna la fase finale della procedura riportando tutte le analisi ambientali che hanno accompagnato il processo di valutazione degli effetti sull'ambiente per ciascun intervento e tutte le osservazioni presentate dai vari soggetti coinvolti nelle differenti fasi di consultazione. La valutazione ambientale si chiude con la comunicazione da parte dell'autorità competente di un parere motivato a seguito di istruttoria sulle attività svolte durante la valutazione e sui contenuti del rapporto ambientale.

2. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

2.1 Normativa di riferimento per la valutazione ambientale strategica

Il principale riferimento normativo è costituito dalla Direttiva Europea 2001/42/CE (detta direttiva VAS) la quale ha l'obiettivo "di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente" (ex art. 1).

La Direttiva 2001/42/CE (art. 3) individua specificatamente una serie di piani e programmi che devono essere sottoposti a VAS e ne esclude altri.

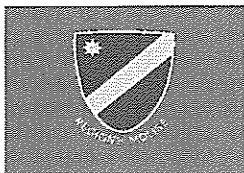
In particolare, devono essere sistematicamente sottoposti a VAS i piani e programmi che:

- siano elaborati nei settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli e che definiscano il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE (direttiva concernente la Valutazione di Impatto Ambientale)
- i piani e programmi "per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE" (cosiddetta direttiva "habitat")

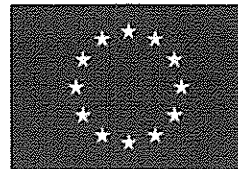
Il Piano Regionale dei Trasporti è quindi assoggettato alla procedura di VAS.

Essa prevede una fase di Consultazione preliminare, per condividere con le Autorità con competenze ambientali le decisioni sulla portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e sul loro livello di dettaglio.

La Direttiva VAS, inoltre, all'art. 5 stabilisce che "Le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3 ("per le loro specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti



REGIONE MOLISE
IV DIPARTIMENTO
"Governo del Territorio"
Servizio Mobilità



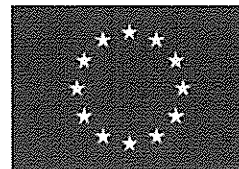
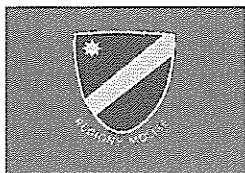
all'applicazione dei piani e dei programmi") devono essere consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio".

A livello nazionale il principale riferimento normativo è costituito dal Testo Unico Ambientale (D.Lgs. 152/06) e le sue successive modifiche (Dlgs 16 gennaio 2008, n. 4: "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Dlgs 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale. Tale decreto legislativo riporta che la VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione dei piani e dei programmi per cui è prevista, in quanto preordinata a garantire che gli effetti, derivanti dall'attuazione dei piani stessi, siano presi in considerazione durante l'elaborazione e prima dell'approvazione dei suddetti piani o programmi.

La VAS deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma, comunque prima della sua approvazione, ed integrata alle procedure ordinarie previste per l'adozione dei piani e dei programmi.

La realizzazione della VAS è concretizzata nel Rapporto Ambientale, che costituisce parte integrante della documentazione del piano o programma da approvare. Per la stesura dello stesso si può fare riferimento all'allegato I al D.Lgs. 152/06, che rappresenta una guida delle informazioni da inserire nel rapporto. Tali informazioni devono comunque essere valutate con l'autorità competente e le altre autorità che, per specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti legati all'attuazione del piano stesso, sia per la portata delle informazioni da inserire che per il loro livello di dettaglio. Aspetti importanti da non tralasciare nel rapporto ambientale sono quindi:

- I contenuti ed i principali obiettivi del piano o del programma, ed il rapporto con altri piani o programmi pertinenti;
- lo stato attuale dell'ambiente e la sua possibile evoluzione senza l'attuazione del piano o programma;
- le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere interessate in modo significativo dall'attuazione del piano o programma;
- i problemi ambientali esistenti e pertinenti al piano o programma, compresi quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, a zone di protezione speciale e di interesse per la flora e la fauna;
- gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello comunitario o nazionale pertinenti al piano o programma;
- i possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi quelli secondari o cumulativi, siano essi a breve o lungo termine, permanenti o temporanei, positivi o negativi;
- le misure previste per ridurre o compensare gli effetti negativi indotti dall'attuazione del piano o programma;
- la sintesi delle ragioni che motivano la scelta delle alternative e la descrizione dei criteri di valutazione, delle difficoltà incontrate nella raccolta dei dati;
- le misure previste per il monitoraggio ed il controllo degli effetti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma;



- una sintesi non tecnica del documento.

Il rapporto ambientale, prima della sua adozione o approvazione, deve essere messo a disposizione delle autorità, che esercitano funzioni amministrative correlate agli effetti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano o del programma stesso, e del pubblico, con le forme di pubblicità previste dalla normativa vigente, per la presentazione di eventuali osservazioni.

Una volta scaduti i termini per la presentazione delle osservazioni, è previsto che l'autorità competente si pronunci con un giudizio di compatibilità ambientale: il parere positivo, anche se subordinato alla presentazione di modifiche o integrazioni da valutarsi, è necessario per il proseguo del procedimento di approvazione del piano o programma.

L'approvazione del piano o programma tiene conto del parere dell'autorità competente, ed è pubblicata sul BUR accompagnata da una sintesi che illustra come sono state integrate le considerazioni ambientali nel piano o programma stesso e come è stato tenuto in considerazione il rapporto ambientale nel processo autorizzativo, i risultati delle consultazioni e le motivazioni della scelta di quella adottata tra le alternative possibili, infine, le misure di monitoraggio.

Il controllo sugli effetti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma, viene effettuato dall'autorità competente per l'approvazione del piano, che si avvale del sistema delle Agenzie ambientali.

Sempre nel D. Lgs. 152/06 e s.m. ed i., al capo III si leggono le "disposizioni specifiche per la VAS in sede regionale o provinciale". In questa sezione si specifica che sono le regioni e le province a stabilire, con proprie leggi e regolamenti, le procedure per la valutazione ambientale strategica dei piani e dei programmi; qualora non vengano specificate altrimenti, le procedure da seguire sono quelle statali.

A livello regionale la Regione Molise ha individuato come autorità competente per i piani e programmi di livello regionale il Servizio Tutela e Valutazione Ambientale.

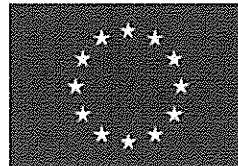
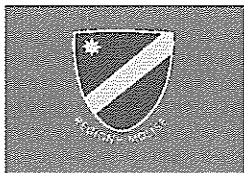
L'autorità procedente avvia la procedura di VAS presentando all'autorità competente un'istanza corredata della documentazione su supporto informatico (rapporto preliminare ambientale, questionario, elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare.....)

Contestualmente alla presentazione dell'istanza l'autorità procedente avvia la fase di consultazione preliminare con i soggetti competenti in materia ambientale

L'arco temporale per la consultazione, rispetta quanto previsto dal comma 2 dell'art.13 del D.Lgs 152/06..

2.2 Normativa di riferimento relativa al piano regionale dei trasporti (PRT)

Il piano regionale dei trasporti (PRT) costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione. Esso è normato dalla Legge regionale 20 agosto 1984, n. 19 "Norme in materia di trasporti di



competenza regionale - Deleghe" e dalla Legge regionale 24 marzo 2000, n. 19 "Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale"

Tale Piano è inteso quale documento programmatico generale della Regione ed è rivolto a realizzare, sul proprio territorio, un sistema equilibrato del trasporto delle persone e delle merci, ecologicamente sostenibile, connesso ai piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico

3 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI: ASPETTI PRINCIPALI.

La bozza di Piano Regionale dei Trasporti 2022 – 2031, elaborata dal Servizio Mobilità in collaborazione dal Servizio Tecnico di Missione per l'indirizzo strategico lo sviluppo delle infrastrutture con il Ministero delle infrastrutture e Mobilità Sostenibile Servizio Alta sorveglianza, è stata approvata con DGR 75 del 18/03/2022.

La bozza è composta di 8 documenti appresso sinteticamente riportati:

- 1) Relazione generale
- 2) Inquadramento territoriale
- 3) La domanda di mobilità della regione Molise
- 4) il sistema di trasporto collettivo
- 5) Il sistema di trasporto stradale
- 6) Merci e logistica
- 7) Sistema di trasporto e turismo
- 8) Sistema di trasporto e Ambiente

La proposta di Piano regionale dei Trasporti 2022 - 2031 è stata pubblicata, con i relativi allegati all'albo pretorio della regione Molise e sul sito istituzionale regionale. La DGR 75/2002 prevede a seguire, l'avvio della procedura di VAS. Per eventuali approfondimenti in merito è possibile la consultazione nella pagina web della regione molise al seguente link:

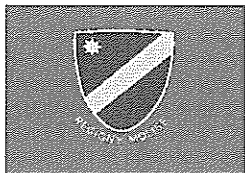
https://cloud.urbi.it/urbi/progs/urp/ur1DE001.sto?StwEvent=101&DB_NAME=I1200158&Tipologia=GIUNTA

La pianificazione dei Trasporti regionale rappresenta uno degli strumenti fondamentali per la crescita economica, sociale e culturale di un territorio.

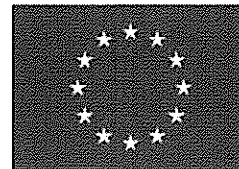
Un Piano Regionale dei Trasporti (PRT), in particolare, assume una ancora maggiore rilevanza per tutti quei territori che, come la Regione Molise, per dimensione, caratteristiche orografiche e posizione stanno osservando una evidente involuzione demografica ed economica.

Proprio questi contesti territoriali richiedono un'attenta pianificazione che sia in grado:

- (a) di fronteggiare la crisi e favorire il contenimento del processo involutivo della Regione,



REGIONE MOLISE
IV DIPARTIMENTO
"Governo del Territorio"
Servizio Mobilità



- (b) supportare il mantenimento dei livelli esistenti,
- (c) supportare la crescita.

Il PRT punta a rilanciare il processo di pianificazione regionale dei trasporti nella regione Molise proponendo un approccio multi-settoriale che ambisce a studiare i singoli settori del sistema di trasporto e si pone l'obiettivo di proporre strategie di intervento integrate e sinergiche che possano supportare i diversi ambiti del territorio.

Il PRT, in particolare, persegue la visione del "Piano processo", ovvero la definizione e il perseguimento di un piano che dinamicamente si adegua alle dinamiche interne ed esterne, attraverso la definizione di:

- (i) un quadro generale multi-settoriale e multi-modale di strategie e politiche di intervento,
- (ii) un percorso di attuazione attraverso specifici piani di settore,
- (iii) un percorso di alimentazione del processo decisionale funzionale alla scelta degli interventi sul sistema di trasporto.

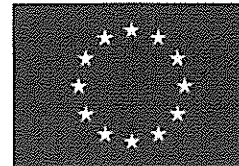
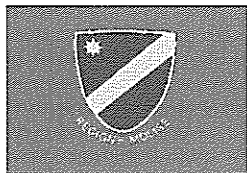
Il PRT non è solo un atto amministrativo, ma una "piattaforma" in cui visioni politiche, competenze tecniche, stakeholder e società civile concorrono in un processo decisionale che porti a decisioni strategiche per lo sviluppo della Regione, assicurando ai cittadini e merci accessibilità efficace, efficiente, ambientalmente sostenibile, equa e sicura.

Coerentemente con l'approccio moderno alla pianificazione dei trasporti, il PRT deve affrontare con un livello di dettaglio crescente le problematiche, partendo dalla definizione della "visione" che la Regione desidera perseguire, passando alla definizione degli obiettivi generali per poi dettagliare gli obiettivi specifici e ambiti di azione. Gli obiettivi generali, definiti dalla Regione, definiscono le direzioni rispetto alle quali la Regione intende muoversi per perseguire la proposta di visione.

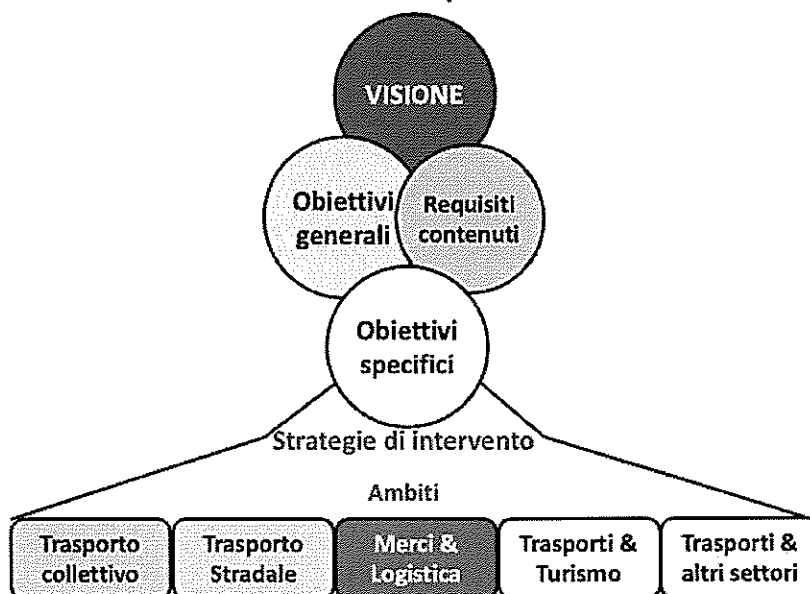
Gli obiettivi generali, uniti ai requisiti/contenuti minimi, definiscono le linee guida rispetto alle quali il PRT si è mosso.

Gli obiettivi specifici dettagliano gli obiettivi generali e consentono la specificazione delle strategie di intervento, a loro volta articolate per ambiti prevalenti:

- sotto-sistema di trasporto collettivo (trasporto pubblico locale su gomma, trasporto pubblico locale su gomma),
- sotto-sistema stradale,
- sotto-sistema merci e logistica,
- sotto-sistema turismo e trasporti



Piano Regionale dei Trasporti



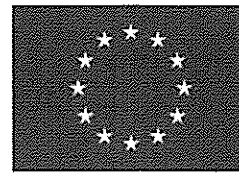
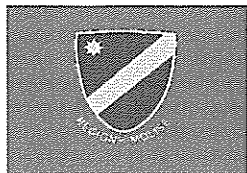
Il PRT si articola in documenti di inquadramento, in documenti conoscitivi e documenti di strategia. In particolare,

- A) raccoglie e mette a sistema gli indirizzi programmatici nazionali e regionali, anche nei settori direttamente influenzati dal sistema di trasporto.
- B) Analizza la situazione attuale in termini di assetto territoriale, sociale ed economico.
- C) Delinea, per ciascun ambito del sistema di trasporto, il quadro degli interventi

La filosofia di fondo è quella di identificare soluzioni funzionali ad uno sviluppo integrato e sostenibile del sistema di trasporto molisano e funzionali alla integrazione reciproca degli stakeholders più rilevanti.

- D) Individua le priorità di intervento.
- E) Definisce una base conoscitiva che possa essere punto di partenza del processo pianificatorio futuro e del processo di pianificazione di settori differenti.

Attuare una pianificazione integrata dei trasporti significa affrontare la necessaria integrazione tra sistema economico-territoriale e sistema dei trasporti, e la indispensabile integrazione fisica, funzionale, organizzativa e gestionale tra le diverse componenti del sistema di trasporti (modali, tipologiche, istituzionali, decisionali, di livello territoriale etc). Il piano è, quindi, prima di tutto un "codice" delle procedure da seguire per consentire di prendere "decisioni" convenienti ed accettabili per la collettività (compresi tutti i soggetti istituzionalmente competenti), ovvero come un insieme di regole da rispettare per formulare, all'interno del quadro strategico di riferimento individuato, le scelte sugli interventi da realizzare, che le condizioni fenomenologiche rendono necessarie e i vincoli finanziari possibili, **nel rispetto sempre del principio di non arrecare danno all'ambiente**. Il piano si configura, quindi, in un processo continuo nel tempo.



Gli obiettivi del PRT devono essere conformi agli indirizzi, e coerenti con i diversi piani e livelli programmatori della Regione , quali il Programma di Sviluppo Regionale, il Piano Paesaggistico, il Piano Energetico, Il Piano Tutela Acque.....

Gli obiettivi specifici che gli interventi sul sistema dei trasporti previsti nel PRT della Regione Molise dovranno perseguire sono quelli di:

- garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e per le merci che intendono spostarsi sulle relazioni sia interregionali che intraregionali di conseguire ricadute anche di natura economica (migliorare la competitività delle imprese), territoriale (attrattività insediativa, riequilibrio verso l'interno) e sociale (coesione, superamento dell'isolamento geografico dovuto allo spopolamento delle aree interne);
- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio specie in quei contesti di particolare pregio, paesistico ed ambientale e storico-architettonico (aree costiere e aree montane interne), in coerenza con il Piano energetico ed ambientale regionale. La caratterizzazione paesistico/ambientale della Molise deve riconoscersi anche nella capacità di coniugare sviluppo (nuovi interventi, cultura del progetto sostenibile) con salvaguardia e valorizzazione ambientale come previsto nel Piano Paesaggistico Regionale.

4 ANALISI DI CONTESTO

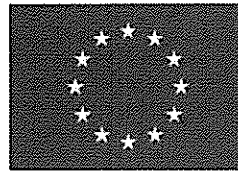
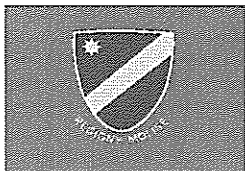
L'analisi del contesto ambientale, necessaria al fine di conoscere lo stato dell'ambiente nell'area di pertinenza del Piano, in riferimento sia allo scenario attuale che a quello di non intervento, deve essere condotta attraverso un set di indicatori di contesto, pertinenti agli obiettivi del piano e che siano aggiornabili in modo da poter essere impiegati come strumenti per il monitoraggio ambientale.

L'analisi di contesto ambientale richiede :

- un'analisi dei principali elementi descrittivi del sistema dei trasporti consente di comprendere le pressioni esercitate dallo stesso sull'ambiente.
- un'analisi dello stato attuale dell'ambiente attraverso una serie di indicatori coerenti con quelli proposti a livello internazionale (EEA, Eurostat, OCSE, etc), nazionali (ISTAT, ARAT) e regionali (ARPAM).

I fattori e le componenti ambientali oggetto di analisi e i relativi indicatori vengono riportati nelle tabelle di seguito.

FATTORE AMBIENTALE: QUALITÀ DELL'ARIA
Indicatori: 1. Emissioni di NOx per macrosettore 2. Emissioni di NOx da trasporto su strada 3. Emissioni di COVNM per macrosettore 4. Emissioni SO2 per macrosettore



5. PM10 - Emissioni per macrosettore - Superamenti dei limiti per la concentrazione media giornaliera e concentrazione media annua
6. Emissioni CO per macrosettore
7. Numero di stazioni di monitoraggio da traffico e di fondo per ciascun inquinante
8. Ozono troposferico – Superamenti dell'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute
9. Ozono troposferico – Superamenti della soglia per l'informazione
10. Ozono troposferico – Superamenti della soglia d'allarme
11. Superamento del valore limite per NO2 più MDT per la salute (media annua)
12. Benzene – Concentrazione media annua
13. Toluene – Concentrazione media annua
14. Etilbenzene – Concentrazione media annua
15. O-Xilene – Concentrazione media annua
16. Popolazione esposta in zone o agglomerati in cui si registrano superamenti dei valori limite per i principali inquinanti atmosferici

FATTORE AMBIENTALE: RUMORE

Indicatori:

1. Percentuale delle sorgenti controllate per le quali si è verificato almeno un superamento dei limiti
2. Comuni che hanno approvato la classificazione acustica
3. Controllo dell'inquinamento acustico:
 - Centraline di monitoraggio fisse
 - Centraline di monitoraggio mobili
 - Campagne di misura localizzate (anni)
 - Campagne di misura localizzate (descrizione)
 - Comuni che hanno realizzato la mappatura acustica
4. Piani di contenimento e abbattimento delle infrastrutture di trasporto:
 - Interventi previsti barriere (n)
 - Interventi sui recettori (n)
 - Altri interventi e note
5. Totale recettori interessati (n)

FATTORE AMBIENTALE: SUOLO

Indicatori:

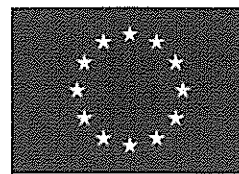
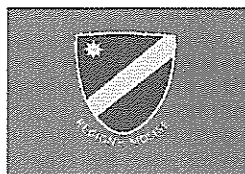
1. Classi di uso del suolo (Primo livello Corine Land Cover 2000)
2. Classi di uso del suolo (CLC 2000) e variazione nel tempo
3. Aree impermeabilizzate

FATTORE AMBIENTALE: AREE NATURALI, PROTETTE E BIODIVERSITÀ

Indicatori:

1. Parchi Nazionali (Superficie a terra – ha)
2. Parchi Regionali (Superficie a terra – ha)
3. Riserve Naturali e Altre aree protette (n. e superficie)
4. Superficie delle Aree Protette
5. Densità delle infrastrutture di comunicazione in aree protette
6. Aree Naturali Marine Protette e Riserve Naturali Marine
7. Classi di pressione antropica sulle aree Ramsar
8. SIC (N. siti, Superficie (ha) e % rispetto alla sup. regionale)
9. ZPS (N. siti, Superficie (ha) e % rispetto alla sup. regionale)
10. Habitat prioritari presenti nei SIC (Superficie (ha) e %)
11. Stato di conservazione degli habitat presenti nei SIC (Superficie (ha) e %)

FATTORE AMBIENTALE: AMBIENTE MARINO E COSTIERO



Indicatori:

1. Indice di stato trofico delle acque (TRIX)
2. Distribuzione in classi dei valori di TRIX rilevate nelle stazioni di monitoraggio
3. - Valori di TRIX rilevati in prossimità dei maggiori porti del Mezzogiorno a 200, 500 e 3000 m alla costa.
4. - Dati sulla balneabilità delle coste:
 - Lunghezza costa marina (km)
 - Costa non controllata (km)
 - Costa con divieto di balneazione
 - per motivi indipendenti dall'inquinamento (%)
 - per inquinamento (%)
 - Costa alienabile/controllata (%)
5. - Stazioni di campionamento per l'indice CAM
6. - Classificazione delle acque marine
7. - Indice CAM Giudizio Sintetico (numero di campionamenti per classe)
8. Operazioni di pronto intervento antinquinamento nelle acque territoriali

FATTORE AMBIENTALE: AREE RURALI E/O DI INTERESSE AGROFORESTALE

Indicatori:

1. Aree rurali urbanizzate ad agricoltura intensiva e specializzate
2. Aree rurali con problemi di sviluppo
3. Sistema rurale a forte integrazione ambientale

FATTORE AMBIENTALE: AMBIENTE URBANO

Indicatori:

1. PM10: numero di giorni di superamento del valore limite giornaliero di PM10
2. NO2: concentrazione media annua di NO2
3. Benzene: concentrazione media annua di C6H6
4. O3: numero di giorni di superamento della soglia di informazione di O3
5. Comuni che hanno approvato la classificazione acustica
6. Controllo dell'inquinamento acustico:
 - Centraline di monitoraggio fisse
 - Centraline di monitoraggio mobili
 - Campagne di misura localizzate (anni)
 - Campagne di misura localizzate (descrizione) - Mappatura acustica
7. Percentuale delle sorgenti controllate per le quali si è verificato almeno un superamento dei limiti
8. Piani di contenimento e abbattimento delle infrastrutture di trasporto

FATTORE AMBIENTALE: PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO ED ARCHEOLOGICO

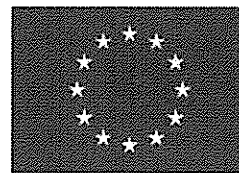
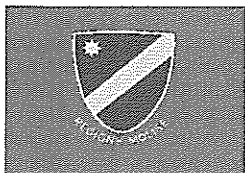
Indicatori:

1. Superficie provinciale tutelata per effetto del D.Lgs 42/04 (ex L 431/85)
2. Superficie provinciale tutelata per effetto del D.Lgs 42/04 (ex L 1497/39)
3. Consistenza e distribuzione dei beni culturali

FATTORE AMBIENTALE: POPOLAZIONE E SALUTE

Indicatori:

1. Incidenti nella regione e nelle province Convergenza (n./veicoli*1.000)
2. Infortuni per incidenti (n./abit)
3. Mortalità per incidenti (n./abit.)
4. Anni di vita potenziali persi attribuibili a incidenti stradali

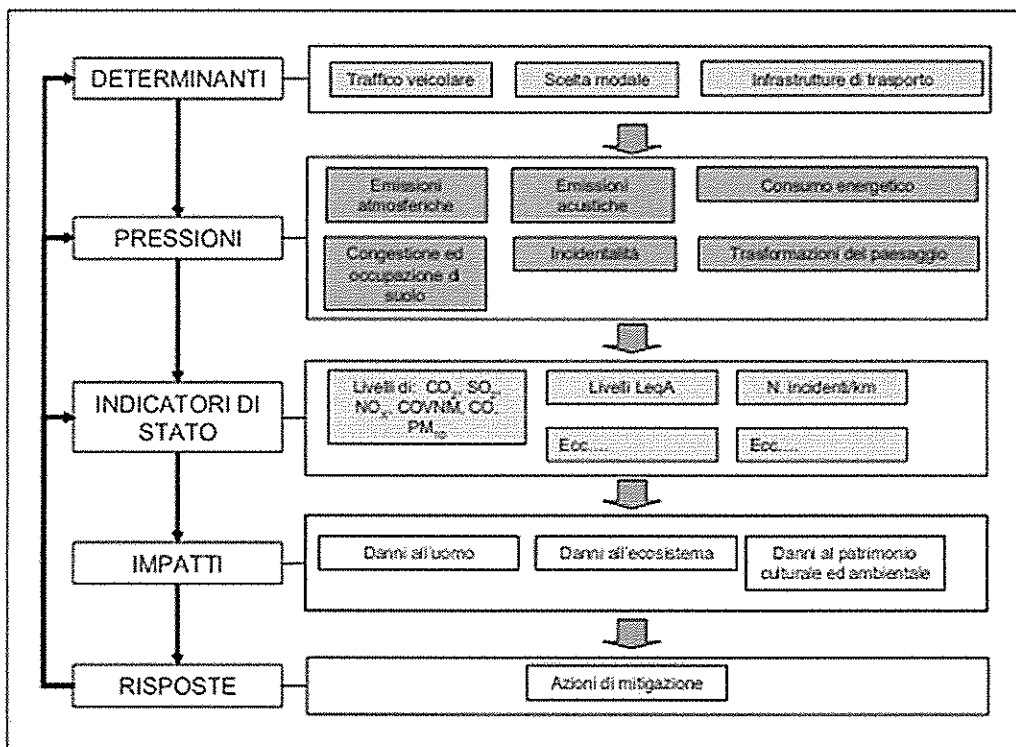


FATTORE AMBIENTALE: ENERGIA RISCHI NATURALI ED ANTROPOGENICI

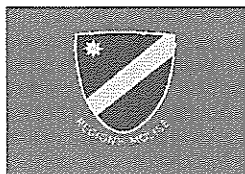
Indicatori:

1. Stato della pianificazione di bacino:
 - Progetti di piano predisposti e/o in elaborazione
2. - Fenomeni franosi
 - Numero dei fenomeni franosi (n.)
 - Densità dei fenomeni franosi (n./100 km²)
 - Area interessata da fenomeni franosi (km²)
 - Indice di franosità (%)
 - Indice di franosità su area montano collinare (%)
3. - Eventi storici di dissesto idrogeologico: -
 - Perdita vite umane (n.)
 - Danno complessivo stimato (milioni di €)
 - Danno complessivo stimato (% PIL)
4. - Industrie a rischio di incidente rilevante
5. Comuni in cui sono presenti più di quattro industrie a rischio di incidente rilevante

La metodologia impiegata è quella del modello DPSIR (Determinanti - Pressioni - Stato - Impatti - Risposte) definito dall'Agenzia Europea per l'Ambiente. Sinteticamente nel processo di valutazione del PRT tale modello può essere schematizzato come segue:



Il sistema dei trasporti produce degli effetti sul sistema ambientale attraverso una serie di cause primarie (determinanti). Tali determinanti sono rappresentate dal traffico veicolare (sia in riferimento alla quantità di veicoli circolanti che alla tipologia di veicoli (percentuale di mezzi pesanti, età dei veicoli, ecc..), dalla ripartizione modale degli spostamenti tra le diverse modalità di trasporto, dall'utilizzo delle infrastrutture di trasporto. Tali determinanti producono una serie di effetti nocivi (pressioni) sull'ambiente quali inquinamento



acustico ed atmosferico, consumo energetico, congestione ed occupazione del suolo, incidentalità e trasformazioni del paesaggio che possono essere quantificati attraverso la rilevazione di alcuni indicatori di stato quali i livelli di SO₂ (biossido di zolfo), NO_x (ossidi di azoto), COVNM (composti organici volatili non metanici), CO (monossido di carbonio), CO₂ (anidride carbonica), PM₁₀ (polveri sottili), livello di pressione sonora, n. incidenti/km, ecc. A loro volta le pressioni generano sull'ambiente una serie di impatti dannosi sia verso l'uomo che verso l'ecosistema. Per attenuare o annullare tali impatti è necessario attivare delle azioni di mitigazione (risposte). Una volta quindi che siano state definite con precisione tutte le componenti in gioco occorrerà per ciascuna delle pressioni effettuare un'analisi swot mediante gli indicatori di stato che consenta di evidenziare per ciascuna componente: criticità, opportunità e obiettivi ambientali.

5 PIANIFICAZIONE DI SETTORE CORRELATA AL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

In questa parte viene svolta l'analisi di coerenza con l'insieme dei piani e programmi che, ai diversi livelli istituzionali, delineano le strategie ambientali delle politiche di sviluppo e di governo del territorio o definiscono ed attuano indirizzi specifici delle politiche settoriali in campo ambientale. Tale attività è finalizzata essenzialmente a valutare il livello di sostenibilità ambientale della strategia del PRT (verifica di coerenza esterna). A tale scopo, vengono presi in considerazione i principali documenti programmatici e normativi di livello comunitario, nazionale e regionale, ritenuti rilevanti per la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali ed ambientali e pertinenti all'ambito d'intervento del PRT. In conseguenza a questa analisi si provvederà alla costruzione di un quadro articolato di obiettivi di protezione ambientale coerenti con quelli a scala sovra ordinata e orizzontale.

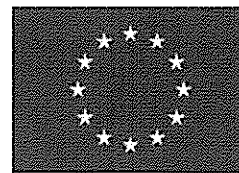
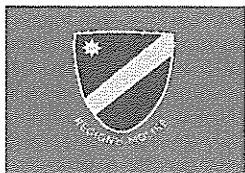
Operativamente l'analisi verrà realizzata utilizzando delle matrici di coerenza attraverso le quali è possibile comparare gli obiettivi globali e specifici del PRT con gli obiettivi di protezione ambientale a scala comunitaria, nazionale e regionale e valutare se sono coerenti, indifferenti o non coerenti sulla base dei giudizi riportati di seguito.

COERENZA DIRETTA	Indica che l'obiettivo del PRT persegue finalità che presentano forti elementi d'integrazione con quelle dello strumento esaminato
COERENZAINDIRETTA	Indica che l'obiettivo del PRT persegue finalità sinergiche con quelle dello strumento esaminato
INDIFFERENZA	Indica che l'obiettivo del PRT persegue finalità non correlate con quelle dello strumento esaminato
INCOERENZA	Indica che l'obiettivo del PRT persegue finalità in contrapposizione con quelle dello strumento esaminato

I piani e programmi che si prenderanno in considerazione per la valutazione di coerenza esterna sono:

Nel contesto comunitario

- strategia dell'UE in materia di sviluppo sostenibile
- Libro bianco dei trasporti (2011) "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti -Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"
- Piano di azione per un "green new deal" (2019)
- Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro
- Programma Operativo Regionale 2014-2020 (PO FESR/FSE)
- Programmazione fondi europei di sviluppo regionale 2021 – 2027 (PO FESR/FSE)



- Trans-European Transport Network (TEN-T) - Core network corridors (CNC)
- La carta delle città verso la neutralità climatica

Nel contesto nazionale

- Strategia Nazionale per uno Sviluppo Sostenibile
- Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)
- Allegato al DEF 2020 "Italia veloce. L'Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture"
- Piano nazionale integrato per l'energia ed il clima (PNIEC)
- Piano Nazionale della sicurezza stradale (PNSS)
- Piano Sud 2030: Sviluppo e coesione per l'Italia
- Piano Nazionale della Mobilità turistica 2017-2022

Nel Contesto Regionale

- Strategia per lo Sviluppo Sostenibile regione Molise
- Piano di Qualità dell'Aria
- Piano di Tutela delle Acque
- Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI)
- Piano Territoriale Paesaggistico Ambientale di Area Vasta
- Piano Rifiuti
- Piano delle Attività Estrattive
- Piano Energetico Ambientale Regionale
- Piano Forestale Ambientale
- Piano Strategico Regionale
- Piano Parco Nazionale Abruzzo Lazio Molise
- rete Natura 200
- Piano del Turismo

6 DESCRIZIONE DEL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE E SOGGETTI DA COINVOLGERE

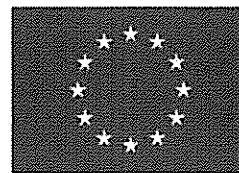
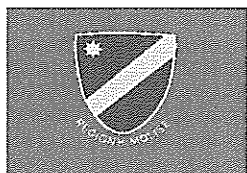
Conformemente a quanto previsto dalla normativa uno degli elementi chiave della VAS è costituita dalle fasi di consultazione ed informazione, mediante le quali, come è stato detto, il processo di scelta degli interventi e di valutazione degli effetti ambientali viene condiviso e discusso con i soggetti portatori di interesse oltre che con il pubblico.

6.1 Consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale

Sono stati individuati, in collaborazione con l'autorità competente, i soggetti competenti in materia ambientale di cui all'allegato 1. La consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione del piano, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, consente di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale. I contributi da parte dei soggetti competenti in materia ambientale sono inviati all'autorità competente ed all'autorità procedente entro trenta giorni dall'avvio della consultazione. La consultazione si conclude entro quarantacinque giorni dall'invio del rapporto preliminare.

6.2 Redazione del rapporto ambientale

Il rapporto ambientale viene redatto dall'autorità procedente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il rapporto ambientale costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione. Nel rapporto ambientale vengono



individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano stesso. Il Rapporto ambientale dà atto della consultazione di cui al comma 1 ed evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti.

La proposta di Piano, il rapporto ambientale, la sintesi non tecnica, una volta approvati in Giunta, sono trasmessi all'autorità competente per l'avvio della fase successiva.

6.3 Consultazione del pubblico

La documentazione è immediatamente pubblicata e resa accessibile nel sito web dell'autorità competente e dell'autorità procedente e delle due Amministrazioni provinciali. La proposta di piano e il rapporto ambientale sono altresì messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi..

7. PROPOSTA PER L'INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

La parte del documento che segue ha l'obiettivo di definire i contenuti del rapporto ambientale che dovrà accompagnare la proposta di PRT in linea con quanto previsto dall'Allegato VI del D.Lgs. n. 4/2008.

7.1 Contenuti, obiettivi principali e rapporto con altri piani

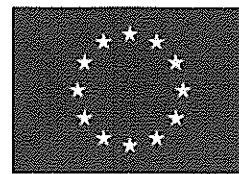
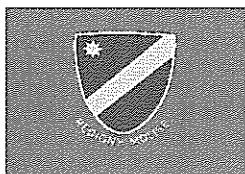
Il rapporto ambientale deve in primo luogo riportare un'analisi dei contenuti e degli obiettivi del PRT e deve illustrare la verifica di coerenza esterna realizzata attraverso le matrici di coerenza e la scala di valutazione descritta al punto 5.

7.2 Aspetti pertinenti dello stato dell'ambiente

Deve essere svolta l'analisi sullo stato dell'ambiente nell'area di pertinenza del Piano in riferimento sia allo scenario attuale che a quello di non intervento. Tale analisi deve essere condotta attraverso un set di indicatori di contesto, pertinenti agli obiettivi del piano e che siano aggiornabili in modo da poter essere impiegati come strumenti per il monitoraggio ambientale. In particolare la metodologia da impiegare è quella del modello DPSIR (Determinanti - Pressioni - Stato - Impatti - Risposte) definito dall'Agenzia Europea per l'Ambiente.

7.3 Caratteristiche ambientali delle aree significativamente interessate

Il rapporto ambientale deve descrivere, in particolare, le aree su cui PRT esplica più intensamente i propri effetti. L'analisi ambientale e territoriale di dettaglio ha lo scopo di approfondire lo studio dell'area o delle



porzioni di territorio su cui il Piano ha effetti significativi e di consentire, di conseguenza, la definizione di obiettivi specifici, articolati nello spazio e nel tempo.

7.4 Evidenziazione dei problemi ambientali pertinenti al piano

Sulla base delle problematiche emerse in seguito all'analisi di contesto deve essere evidenziato qualsiasi problema ambientale esistente, compresi quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone a protezione speciale (ZPS) o i siti di importanza comunitaria (SIC).

7.5 Obiettivi di protezione ambientale

L'analisi di contesto, sia trasportistica che ambientale, attraverso l'analisi delle criticità e delle opportunità ambientali del territorio regionale consente l'individuazione di una serie di obiettivi di sostenibilità per ciascuna tematica. È necessario nel contempo definire il quadro degli obiettivi ambientali di livello comunitario derivanti dai documenti strategici e del quadro normativo internazionale, comunitario, nazionale e regionale.

7.6 Costruzione degli indicatori

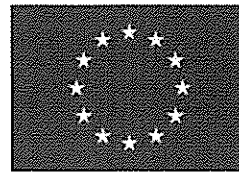
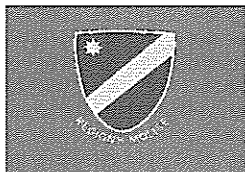
L'individuazione degli indicatori deve seguire una logica secondo la quale deve sussistere una corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici, azioni di piano e gli stessi indicatori. In particolare, devono risultare soddisfatte le seguenti condizioni:

- tutte le criticità ambientali emerse dall'analisi della base conoscitiva devono essere rappresentate da almeno un indicatore;
- tutti gli obiettivi di Piano devono essere rappresentati da almeno un indicatore, ovvero non devono esistere obiettivi non perseguiti o non misurabili nel loro risultato;
- tutti gli effetti significativi dovuti alle azioni devono avere almeno un indicatore anche qualitativo che li misuri;
- tutti gli indicatori devono essere riferiti almeno a un obiettivo e ad un'azione, mettendo così in relazione i sistemi degli obiettivi e delle azioni.

Attraverso questa griglia di relazioni sarà possibile individuare, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e indicatori conflittuali. Ciò permetterà di porre in evidenza problematiche non emerse esplicitamente nelle altre fasi della elaborazione del piano.

7.7 Possibili impatti significativi sull'ambiente

Per ciascun intervento previsto dal PRT devono essere analizzati i singoli obiettivi per arrivare all'individuazione dei possibili impatti su ciascuna componente ambientale/pressione sull'ambiente



(inquinamento acustico ed atmosferico, consumo energetico, congestione ed occupazione del suolo, incidentalità e trasformazioni del paesaggio). La rappresentazione dei potenziali impatti del piano potrà essere esplicitata attraverso considerazioni di tipo qualitativo, esprimendo il livello di impatto a seconda della tipologia (positivo, negativo, incerto o trascurabile/nullo).

7.8 Misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi significativi sull'ambiente

Per i casi in cui sono stati rilevati potenziali impatti negativi, si deve provvedere a definire misure finalizzate a impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi significativi sull'ambiente e, in generale, disposizioni per l'integrazione della componente ambientale in fase attuativa (integrazione delle linee d'intervento, modalità di attuazione, criteri di priorità, disposizioni per l'autorizzazione dei progetti, ecc.).

7.9 Valutazione comparativa delle alternative

Il rapporto ambientale deve riportare la sintesi, supportata da un idoneo metodo di valutazione, delle alternative scelte e delle ragioni che hanno portato a quelle scelte, nonché delle difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste.

7.10 Monitoraggio

Deve contenere l'indicazione la descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio, sia degli indicatori di programma che di quelli di contesto, al fine di valutare l'andamento degli effetti ambientali messi in atto dal Piano e di individuare tempestivamente le azioni correttive eventualmente necessarie.

7.11 Indicazioni per i progetti derivanti dal piano che saranno sottoposti a VIA

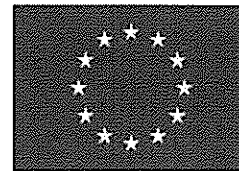
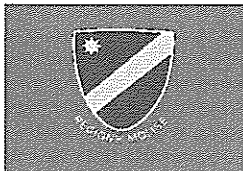
Contiene le indicazioni, prescrizioni e criteri per gli interventi non direttamente individuabili ma derivanti dall'attuazione del Piano, ovvero le prescrizioni per le successive procedure di valutazione di interventi previsti dal Piano il cui impatto determina pressioni ambientali non sufficientemente analizzate nel processo di VAS.

7.12 Valutazione d'incidenza

Contiene la valutazione d'incidenza, ove necessaria, di cui all'articolo 5 del Decreto n. 357 del 1997, nel rispetto dei contenuti previsti nell'allegato G del medesimo Decreto.

7.13 Sintesi in linguaggio non tecnico

La sintesi non tecnica verrà predisposta unitamente al rapporto ambientale e costituirà il documento chiave per la partecipazione del pubblico non addetto ai lavori alla definizione del Piano.



BOZZA DI INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

1 Introduzione

- 1.1 La valutazione ambientale strategica
- 1.2 Riferimenti normativi
- 1.3 Processo metodologico impiegato nella valutazione

2 Il Piano Regionale dei Trasporti: obiettivi, contenuti e correlazione con gli altri strumenti della pianificazione regionale

- 2.1 Obiettivi del PRT
- 2.2 Contenuti del PRT
- 2.3 Correlazione con gli altri piani di livello regionale

3 Analisi di contesto

- 3.1 L'attuale assetto dei trasporti
- 3.2 Analisi ambientale
 - 3.2.1 Qualità dell'aria e rumore
 - 3.2.2 Consumi energetici
 - 3.2.3 Occupazione di suolo e livelli di congestione
 - 3.2.4 Sicurezza
 - 3.2.5 Analisi paesaggistica

4 Obiettivi di protezione ambientale

- 4.1 Parametri e obiettivi di protezione ambientale a livello europeo
- 4.2 Obiettivi di protezione ambientale derivati dall'analisi del contesto regionale

5 Possibili effetti significativi sull'ambiente

- 5.1 Metodologia utilizzata per la valutazione degli impatti ambientali
- 5.2 La valutazione degli impatti ambientali

- 5.2.1 Il progetto del sistema aereo
- 5.2.2 Il progetto del sistema marittimo
- 5.2.3 Il progetto del sistema stradale
- 5.2.4 Il progetto del sistema ferroviario
- 5.2.5 Il progetto del sistema del trasporto pubblico locale

5.3 Misure previste per la riduzione degli impatti negativi

- 5.3.1 Il progetto del sistema aereo
- 5.3.2 Il progetto del sistema marittimo
- 5.3.3 Il progetto del sistema stradale
- 5.3.4 Il progetto del sistema ferroviario
- 5.3.5 Il progetto del sistema del trasporto pubblico locale

6 Sistema di monitoraggio

Il Tecnico Redattore

Ing. Marco D'Elia

(Ingegnere Ambientale, funzionario della Regione Molise
Iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Campobasso al n. 1099 sez. A)